CAMERA DI COMMERCIO
DI TORINO

Gli interessi ferroviari di Torino e del distretto camerale

Torino, 1907 — Tipografia della " Gazzetta del Popolo "

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
285

CAMERA DI COMMERCIO
DI TORINO

Gli interessi ferroviari di Torino e del distretto camerale

Torino, 1907 — Tipografia della "Gazzetta del Popolo"

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

Adunanza del 25 maggio 1907

Gli interessi ferroviari di Torino e del distretto camerale

RELAZIONE della Commissione sui pubblici servizi di trasporti e di corrispondenze, composta dei signori Consiglieri: Bosso, Lombardi, Bellia, Berzia, Peverelli, Sacerdote *e* Sclopis (*relatore*).

Egregi Colleghi,

Da quasi trent'anni la nostra Camera di commercio, vigile custode degli interessi commerciali e industriali del nostro distretto camerale, non ha cessato di adoperarsi con ardore, e presso il Governo e presso la Provincia ed il Municipio di Torino, per ottenere d'accordo parecchi miglioramenti nelle comunicazioni ferroviarie del Piemonte e quelle nuove linee che già fin d'allora si reputavano necessarie per lo sviluppo industriale e commerciale della nostra regione.

Gli studi molteplici che la nostra Camera aveva affidati alla sua Commissione dei pubblici trasporti, le animate discussioni che ebbero luogo nelle tante sedute indette pel trattamento del problema ferroviario, le varie deliberazioni che vennero prese su quest'importante argomento si compendiarono tutte in quest'unico concetto: che cioè, per la for-

tuna e per l'avvenire di Torino e del nostro distretto camerale, si richiedeva la realizzazione dei seguenti *desiderata*:

1° Una comunicazione ferroviaria più breve e più facile col mare, e specialmente con Savona, che è il porto naturale di Torino e del Piemonte;

2° Allacciamenti ferroviari coi principali punti industriali del nostro distretto camerale, in modo da far convergere meglio verso Torino i loro commerci, tendenti ad affluire verso altri centri d'attrazione;

3° Un valico alpino nelle Alpi Pennine, che aprisse una nuova facile via di comunicazione al traffico internazionale sempre crescente tra l'Europa centrale, il Piemonte ed il mare.

Tutte queste questioni vennero ampiamente trattate dalla nostra Camera dal 1880 al giorno d'oggi.

Le varie relazioni delle Commissioni che avevano studiato questi problemi, ed in ispecial modo quelle del compianto nostro ex-Presidente Locarni sul porto di Vado, sul valico del Gran San Bernardo, sulla Prealpina, ecc., ecc., le quali sono improntate ad una grande larghezza di vedute e sono un modello di chiarezza e d'eleganza di stile, fanno fede non ingloriosa dell'intenso lavoro che la nostra Camera ha fatto, specialmente nel periodo dal 1881 al 1887, nello scopo di giungere il più prontamente possibile ad una soluzione pratica della questione ferroviaria.

Anche il Consiglio provinciale ed il Municipio di Torino se ne occuparono, ma allorquando ferveva la lotta per la linea di raccordo fra Torino ed il Gottardo, come pure allorchè stava per effettuarsi la linea del Sempione, la quale era prevedibile sarebbe stata di non dubbio danno per Torino e per la nostra regione, sorse un disaccordo di vedute fra i tre Enti; e ciò fu fatalmente una delle cagioni

del ristagno di quell'entusiasmo, di quell'ardore che aveva animato dapprincipio la nostra Camera nel propugnare l'attuazione dei miglioramenti e delle nuove comunicazioni ferroviarie che reputava necessarie allo svolgimento industriale e commerciale della regione.

Le larghe vedute, le provvide proposte che la nostra Camera aveva allora fatto palesi, auspice il compianto Locarni, erano state da taluni tacciate quali utopie e come emanazioni d'inattuabili ed errati concetti, e prevalse allora il partito della Santhià-Borgomanero per allacciare Torino al Gottardo.

Ma il tempo è galantuomo: ed ora dal traffico internazionale insignificante di questa linea si può giudicare se non avesse ragione la nostra Camera nel propugnare un programma inspirato a ben più elevati concetti ed a previsioni assai più fondate sull'avvenire del nostro Piemonte.

Il fatto è che nulla assolutamente si è saputo da noi ottenere in questo lungo lasso di tempo, che abbia migliorato le condizioni ferroviarie della nostra regione, e ciò mentre la nostra vicina città di Milano, già per sè stessa così favorita dalla sua posizione eccezionale, con un accordo mirabile tra gli Enti che ne dirigono le sorti, seppe con molteplici reti secondarie di private ferrovie far convergere a sè tutto il traffico della ricca ed operosa zona che la circonda, e seppe, dopo il valico del Gottardo, intensificare il suo commercio internazionale per mezzo del nuovo valico del Sempione, e, non contenta ancora, pensa ad aprirsi un altro sbocco nella Svizzera orientale col valico dello Spluga.

Torino, nonostante le immutate sue condizioni ferroviarie, Torino, per un complesso di favorevoli circostanze estranee alla questione ferroviaria, progredì ugualmente, ed oggidì

essa è giunta a tal punto di sviluppo edilizio e di progresso industriale e commerciale da superare tutte le previsioni che si potevano concepire. Oggidì, affinchè questo mirabile rigoglio abbia il suo pieno svolgimento, la soluzione degli anzidetti problemi non solamente s'impone, ma deve ottenersi nel più breve tempo possibile, e per di più s'aggiungono ora dei maggiori bisogni, ai quali sarebbe una grave responsabilità della generazione presente il non provvedere in tempo.

Al Consiglio provinciale, al Municipio ed alla Camera di commercio di Torino spetta di spiegare in questo momento la più energica azione, onde la fortuna, l'avvenire dell'operoso nostro Piemonte trovi piana e facile la via ai suoi fini fecondi di bene e di prosperità.

Riguardo alla soluzione degli anzidetti problemi, è necessario che la nostra Camera, coerentemente agli studi già fatti ed alle deliberazioni già prese nel tempo addietro, riprenda il suo posto di sentinella avanzata, e con quella gagliarda energia che al nostro Consesso sa imprimere l'uomo insigne ed autorevole che lo presiede, sappia vincere coll'appoggio degli altri Enti tutti gli ostacoli che finora si frapponevano alla realizzazione dei suoi voti.

E' pertanto nostro còmpito riassumere partitamente le varie deliberazioni antecedentemente prese dalla nostra Camera in ordine alla complessa questione ferroviaria, esaminare se le attuali condizioni delle cose possano giustificare qualche modificazione alla sua linea di condotta e formulare nuovamente il programma, che, secondo i nostri criteri, debba essere il fulcro di un'energica azione a vantaggio e nell'interesse del nostro distretto camerale.

A — Comunicazioni col mare.

Da anni ed anni si lamentano le condizioni deplorevoli in cui si trova la linea di Savona, sulla quale non è possibile, e per il vizioso tracciato e per le forti pendenze, esercitare un servizio celere e conveniente nè per i viaggiatori, nè per le merci. Savona, per la sua posizione geografica, è destinata a diventare uno dei principali porti del Mediterraneo (1): essa non solo è il porto naturale di Torino e del Piemonte, ma dev'essere anche lo sbocco naturale di quelle linee internazionali, che dal Cenisio, ora e col tempo, da nuovi valichi alpini faranno capo a Torino.

Molti progetti sorsero per avvicinare Torino al mare.

Alcuni si limitavano a correggere per certi tratti il tracciato attuale della linea, in modo da evitare alcuni viziosi tronchi e da diminuirne le troppo forti pendenze, specialmente nel tronco San Giuseppe-Savona (18-20 0[00 e fino del 25 0[00 in alcuni tratti).

Altri proponevano dei nuovi tracciati, e fra questi è da comprendersi il progetto della linea Torino-San Damiano-Cartosio-Savona; quale progetto finì per raccogliere il voto favorevole della Provincia, del Municipio e della nostra Camera.

Per l'esecuzione di tale progetto già venne assicurato il sussidio del Governo in ragione di 8 a 10 mila lire al chilometro, ed occorre ora che venga ripartita fra la Provincia ed i Comuni interessati una somma annua di

---

(1) Ma per raggiungere questo primato bisogna che anche il porto di Vado si aggiunga a quello di Savona, per modo da sviluppare insieme tutta quella potenzialità di scalo marittimo, che il solo porto attuale di Savona mai potrebbe avere.

800-900 mila lire per la durata di 70 anni. La difficoltà di poter ottenere da questi Comuni il concorso che sarebbe loro assegnato (e ciò perchè per alcuni di essi sarebbe assai superiore alle loro risorse) è un grave ostacolo per la pronta esecuzione di tale progetto.

Intanto la necessità di facilitare il traffico tra Torino e Savona si fa ogni giorno più urgente: il deplorevole e disastroso disservizio ferroviario d'oggidì accresce vieppiù questa necessità; è supremo dovere quindi della nostra Camera di persuadere Provincia e Municipio a vincere ogni indugio ed a risolvere di pieno accordo in qualche modo tale problema, la cui soluzione più o meno vicina può esercitare tanta influenza sull'avvenire di Torino.

E senza entrare in un minuto esame della questione, è però dover nostro spingere Comune e Provincia ad una decisione, affrontando, occorrendo, il problema di una direttissima con Savona, secondo lo studio dell'ing. Molineris, la quale linea, più che quella per Cartosio, avrebbe un interesse veramente speciale per Torino.

La nostra Camera ha pur appoggiato caldamente la costruzione della filovia Savona-San Giuseppe secondo il progetto degli ingegneri Carissimo e Crotti.

È veramente desiderabile, pel bene di Savona e di Torino, che questo impianto, il quale è destinato a sollevare le stazioni di Savona di un movimento superiore al 50 0[0 del totale traffico del porto, sia il più presto possibile condotto a termine. Esso renderà certamente un grande servizio per gli approvvigionamenti di carbone.

Il Governo ha finalmente approvato tale impianto, ed ora spetta alle due città consorelle di ottenere che l'esercizio di questa funicolare diventi tosto un fatto compiuto.

Da molti anni è pure in gestazione il collegamento di

Oneglia-Porto Maurizio con Torino per mezzo della ferrovia Ceva-Ormea. I porti di Oneglia e di Porto Maurizio difettano attualmente di dirette comunicazioni con Torino, mentre la ferrovia Ceva-Ormea giunge, inoperosa, quasi alle loro porte. Anche per l'attuazione di questa linea è indubbia la convenienza per Torino di rompere gli indugi e di affrontare coraggiosamente tutti gli ostacoli che impedirono fin qui di ottenere questo nuovo sbocco al mare (1).

B — Allacciamenti ferroviari.

La nostra Camera aveva saggiamente preveduto che, ad evitare il pericolo per Torino di un futuro isolamento dal campo d'attività e di sviluppo dell'Italia settentrionale, fosse necessario che Torino per mezzo di nuove linee ferroviarie venisse maggiormente avvicinata a quei paesi del Canavese, dell'alta Valle della Dora Baltea, del Biellese e delle più lontane Valli di Mosso, di Crevacuore, della Sesia, della Strona, nonchè dei laghi d'Orta e Maggiore, coi quali erano stati pel passato così stretti ed intimi i rapporti d'interesse ed i legami di concordi aspirazioni politiche ed economiche.

E quando venne il momento di provvedere al raccordo ferroviario di Torino colla linea del San Gottardo, la nostra Camera non esitò a farsi iniziatrice d'un'agitazione a favore del progetto di una ferrovia prealpina, ideato da una sua Commissione capitanata dal compianto comm. Locarni (2), *avendo riconosciuto che i due raccordamenti fino*

---

(1) Vedi nota a pagina 37.

(2) Questa speciale Commissione, incaricata di studiare quale fosse il miglior raccordo colla linea del Gottardo, nell'interesse del distretto camerale, era composta del cav. Sormani, Presidente della Camera, del cav. ing. Selopis e del cav. prof. Locarni, relatore.

allora proposti, quello cioè compreso dal Governo nelle sue leggi ferroviarie, che da Santhià per Buronzo e Gattinara tendeva a Sesto Calende, e l'altro patrocinato dal Consiglio provinciale di Torino, che da Chivasso tendeva pure a Sesto Calende per Cigliano, Alice Castello, Cavaglià e Borgomanero, non solamente sarebbero riusciti di pochissima utilità pratica per gli scambi internazionali della nostra Torino, causando abbreviazioni di percorrenza di lievissima entità ed assolutamente non in rapporto con la spesa richiesta per la loro costruzione, non solamente non sarebbero riusciti d'alcun vantaggio sensibile al movimento locale del commercio torinese, ma che essenzialmente potevano riuscire pericolosi per l'avvenire commerciale di Torino, favorendo l'apertura di nuove linee di raccordamento facili e brevi, che avrebbero avvicinato al Gottardo, senza toccare Torino, le provenienze marittime dai porti di Genova e di Savona. La nostra Camera aveva compreso che, tutrice naturale degli interessi delle due provincie di Torino e di Novara, era debito suo di curare non soltanto la prosperità dei due capi estremi della sua giurisdizione, stringendo a Torino l'attività commerciale ed industriale della sponda destra del Verbano e del bacino del Cusio, ma di pensare altresì a tutte quelle altre industrie fiorentissime che animano col movimento incessante delle loro ruote motrici tutte le Valli delle Prealpi piemontesi, dalla Dora Riparia ai confini della Repubblica Elvetica sulla sponda occidentale del Lago Maggiore, industrie che avevano diretti e continui rapporti con Torino; e nella sua seduta del 17 ottobre 1883 approvava ad unanimità un ordine del giorno, in cui, *dichiarando che nell'interesse del commercio di Torino e delle principali industrie del suo distretto commerciale il solo raccordamento utile e*

proficuo fosse quello che si poteva effettuare col mezzo della ferrovia prealpina, faceva voti perchè, nell'interesse dell'uno e delle altre, le sue idee, che erano frutto di studi sereni e di convinzione profonda, trovassero favore e si traducessero per il bene di tutti in fatti compiuti, e dava mandato al suo Ufficio di Presidenza di comunicare questa sua deliberazione e le ragioni che la suffragavano a tutti i Corpi morali, amministrativi, politici e privati, che potessero avere interesse nella questione, affinchè ne misurassero l'importanza e provvedessero ai mezzi di portare ad attuazione il suo concetto.

Ma l' ardito concetto della nostra Camera non trovò allora presso gli altri Corpi dirigenti torinesi quel favore, che si aveva ragione di sperare: prevalse il partito del raccordo Santhià-Borgomanero e questa linea venne eseguita. Ma ora, dopo qualche anno appena di esercizio di quella linea, si può serenamente giudicare se la nostra Camera non avesse ragione, quando vaticinava la pochissima utilità pratica per Torino di questo raccordo.

Perduta così la propizia occasione di avvicinare a Torino Ivrea, Biella e le industriosissime Valli del Ponzone, della Sessera e della Strona per mezzo dell'allor progettato raccordo col Gottardo, risorge oggidì non meno chiara la necessità che Torino venga allacciata con Ivrea per mezzo di una linea diretta, in modo da risparmiare il vizioso giro della linea attuale per Chivasso, anche in previsione d'un nuovo valico alpino verso la Svizzera, per mezzo del quale si creerebbe una grande via di transito internazionale per Torino tra Nizza Marittima (tostochè sarà in esercizio la linea Cuneo-Nizza) e l'Europa centrale. Un tronco Ivrea-Biella, da prolungarsi fino all'incontro della ferrovia No-

vara-Varallo e Gozzano-Domodossola, dovrebbe pure innestarsi a questa grande arteria di traffico internazionale, la quale aprirebbe un nuovo campo di vita e di movimento a questa operosa regione del nostro Piemonte.

Come pure un altro tronco, quello Ivrea-Santhià, dovrebbe a quello innestarsi perchè anche la regione vercellese potesse ricevere un nuovo flusso di vita da questa nuova linea di traffico internazionale.

La linea diretta Torino-Ivrea, secondo il progetto della Prealpina, piglierebbe le mosse dalla stazione Dora, arriverebbe in diretta linea a Leynì, donde piegherebbe in un grande arco con la convessità rivolta alle Alpi, toccando Lombardore e Bosconero e, passando tra San Giorgio e San Giusto Canavese, raggiungerebbe presso Montalenghe la morena laterale destra del bacino della Dora Baltea e scenderebbe per il passo di Santa Croce presso Villate per indirizzarsi poi — toccando Scarmagno e passando ai piedi della collina di Pavone — ad Ivrea, dove giungerebbe dopo soli 44 chilometri di percorso. Essa presenterebbe dunque un minor percorso di 12 km. in confronto alla linea attuale e risparmierebbe la considerevole perdita di tempo, dovuta ora alle manovre di regresso ed alle coincidenze di treni nella stazione di Chivasso.

La linea Ivrea-Biella, secondo il progetto stesso, proseguirebbe da Ivrea rivolgendosi alla morena laterale sinistra del bacino della Dora Baltea — la Serra — che incontrerebbe sopra Burolo e sotto la quale passerebbe con una galleria di 6 km. e 1/4 per sboccare nella grande Valle dell'Elvo e del Cervo presso Mongrando, d'onde — lambendo il piede delle Prealpi e toccando Camburzano ed Occhieppo — giungerebbe a Biella dopo un percorso complessivo di non più che 20 km. Onde il percorso da Torino

a Biella, che ora è di km. 83, diventerebbe di soli km. 64, con un risparmio di km. 19.

Tanto l'una che l'altra linea si presenta nelle condizioni di una ferrovia destinata al grande traffico, esercibile con macchine ordinarie, con pendenze mitissime, salvo nei tratti brevissimi San Giusto-Montalenghe e Burolo-Mongrando, dove potranno raggiungere l'11 al 12 per mille.

Il costo delle due linee, basandosi sui calcoli della Prealpina, sarebbe di circa 23 milioni.

La costruzione del tronco Ivrea-Biella trova un ostacolo nel privilegio accordato per legge alla linea Santhià-Biella, per cui si rende necessario il riscatto di quest'ultima linea: e i Corpi locali ed i rappresentanti politici devono spiegare un'azione comune per vincere questa difficoltà.

C — Nuovo valico alpino nelle Alpi Pennine.

La questione di un nuovo valico alpino nelle Alpi Pennine — questione che da anni si agita e che ha pure fatto argomento di lunghi studi per parte della nostra Camera — è stata recentemente risollevata dalle parole pronunziate in una seduta del gennaio scorso in seno al Parlamento francese dal ministro Barthou, nel quale si fa cenno del progetto di collegamento di Ginevra colla Valle d'Aosta per mezzo di un tunnel nel grande massiccio del Monte Bianco. Queste parole ebbero eco in Italia ed oggi si va facendo strada il concetto che questa linea meriti l'appoggio del Governo italiano.

La nostra Camera, alla cui giurisdizione appartiene la regione in cui questa linea dovrebbe attuarsi, non può e non deve rimanere estranea a questa agitazione e deve

manifestare apertamente il suo modo di vedere su tale progetto nell'interesse del commercio e dell'industria del Paese.

Prima di riprendere in esame quale convenienza possa presentare pel nostro Piemonte il valico del Monte Bianco, non sarà inutile anzitutto un breve cenno sugli studi fatti e sulle deliberazioni prese antecedentemente da questa Camera.

Quando nel 1881 cominciò a farsi vivo il concetto di stabilire per il passo del Sempione un nuovo valico ferroviario delle Alpi, intermedio fra quello in esercizio del Fréjus nelle Alpi Cozie e quello allora ancora in costruzione per il Gottardo nelle Alpi Lepontine, la nostra Camera affidò ad una Commissione, composta dei consiglieri Locarni, Lanza, Tivoli, Peyrot e Sclopis, l'incarico di studiare quale interesse potesse avere la nostra Camera ad appoggiare il progetto di un valico pel Monte Bianco in confronto di altri progetti, che pur allora erano sorti e tendenti a sboccare sia nel Vallese, sia nella Valle dell'Arve.

Questa Commissione, dopo un lungo lavoro, presentava alla Camera, nella seduta nel 19 novembre 1881, la sua relazione, redatta dal compianto Locarni, nella quale, dopo una serie di considerazioni e di dati di fatto elegantemente esposti dal relatore, si proponeva *di instare presso il Governo del Re e presso il Parlamento perchè prima di nulla deliberare intorno al passaggio di una nuova ferrovia internazionale attraverso le Alpi si fosse fatta studiare la possibilità e la convenienza commerciale, economica e politica di una ferrovia che congiungesse direttamente Aosta con Martigny per il Gran San Bernardo.*

La nostra Camera ad unanimità accoglieva siffatte conclusioni e su proposta del suo Presidente, comm. A. Malvano,

determinava che venisse costituito un Comitato promotore, il quale facesse suo il voto della Camera e con tutti quei mezzi che credesse opportuni ne favorisse l'effettuazione.

Costituito il Comitato promotore (1), gli venivano sottoposti, nell'adunanza del 21 settembre 1882, gli studi comparativi d'indole generale fatti da questa Camera sul valico del Gran San Bernardo, nonchè su quelli del Monte Bianco e del Sempione, e nella stessa adunanza, dopo ampia discussione, esso votava ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, plaudendo all'iniziativa della Camera di « commercio di Torino per un nuovo valico ferroviario « delle Alpi pel Gran San Bernardo ed associandosi ai « meritati elogi tributati al suo relatore, persuasa che « l'unione delle forze possa meglio condurre alla risolu- « zione del problema, incarica la Presidenza della Camera « di fare pratiche col Comitato per la ferrovia del Monte « Bianco e passa all'ordine del giorno ».

Ma la desiderata conciliazione di opinioni ed un accordo concreto fra i due Comitati non poteva allora ottenersi, perchè se pel valico del Monte Bianco esistevano allora degli studi fatti con molta cura dall'Ufficio tecnico governativo, già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, pel valico del Gran San Bernardo invece la nostra

(1) Questo Comitato promotore fu composto dei signori: Cav. Sormani, Presidente della Camera - Cav. Locarni, Vice-Presidente della Camera - Cav. ing. Sclopis, Consigliere della Camera - Cav. G. B. Auxilia, id. id. - Comm. L. Rey, id. id. - Cav. A. Abrate, id. id. - A. Cerino-Zegna, id. id. - Cav. A. Boglietti, Presidente della Camera di Savona - Barone A. Marazio, Deputato di Santhià - Cav. L. Guala, Deputato di Vercelli - Cav. G. Faldella, Deputato di Crescentino - Conte L. Ferraris, Sindaco di Torino - Comm. V. Zoppi, ff. di Sindaco di Alessandria - Cav. D. Marca, Sindaco di Savona - Comm. ing. C. Borella - Avv. Ferrero, Segretario.

Camera non aveva, per dimostrare la fondatezza della sua tesi, che due studi generali, uno dell'ing. Di Vautheleret per il Colle Ferret ed uno degli ingegneri Lefèvre e Dorsat per il Colle di Menouve, e, non dovendo essa nè potendo sostenere le notevoli spese necessarie pel compimento di questi studi tecnici sul valico del Gran San Bernardo, aveva rivolto vive istanze al Governo perchè li facesse eseguire per proprio conto.

Intanto i due Comitati si riunirono e, dopo aver minutamente e spassionatamente vagliata la convenienza relativa dell'uno e dell'altro valico, si accordarono sopra il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, in attesa degli studi definitivi tecnici ed « economici che si dovranno compiere per il valico del Gran « San Bernardo allo scopo di stabilire un esame di confronto « col valico del Monte Bianco, rimanda ogni deliberazione « intorno alla fusione dei due Comitati ad epoca più oppor- « tuna e fa voti perchè, senza ledere menomamente l'azione « del Comitato pel valico del Monte Bianco, *i detti studi si « compiano colla maggior sollecitudine possibile nell'interesse « particolare della regione piemontese*, disposto il Comitato « del Gran San Bernardo ad agire d'accordo con quello del « Monte Bianco quando, non ancora compiuti gli studi, si « trattasse di procedere uniti contro altre proposte ».

(*Adunanza dei due Comitati, 13 gennaio 1883*).

Nonostante le calde, reiterate istanze della nostra Camera, solamente nel 1887 e quando già la vicina Svizzera era riuscita a formare il capitale necessario alla realizzazione dell'ambito valico del Sempione, il nostro Governo dichiarava, per bocca del Ministro dei Lavori Pubblici, nella tornata del 7 febbraio della Camera dei deputati, che gli studi del valico ferroviario del Gran San Bernardo sareb-

bero stati prontamente eseguiti. In quella stessa tornata, l'on. ing. Cadolini, competentissimo in materia ferroviaria, richiamando l'attenzione del Governo sopra i valichi alpini, ed accennando ai progetti dei valichi del Sempione, del Gran San Bernardo e del Monte Bianco, osservava che se il Monte Bianco ed il Sempione erano stati diligentemente studiati, il San Bernardo non era stato esaminato a fondo, mentre vi era ragione a credere che, quando se ne compilasse il progetto, *si verrebbe a riconoscere che esso risponderebbe meglio di qualunque altro agli interessi italiani e francesi.*

« Risponderebbe meglio agli interessi italiani — diceva « l'on. Cadolini — perchè offrirebbe il vantaggio di un « maggior sviluppo sul nostro territorio delle linee d'ac- « cesso in confronto al Sempione.

« Risponderebbe meglio agli interessi delle due Nazioni, « perchè assicurerebbe un accorciamento maggiore fra i « punti estremi della linea Brindisi-Calais.

« L'Italia avrebbe poi avuto l'altro vantaggio, che il « valico del San Bernardo servirebbe a tutte le provincie « dell'Alta Italia, mentre quello del Sempione non offri- « rebbe alcun beneficio alla parte occidentale del Pie- « monte. »

Dopo queste dichiarazioni del Governo ed in attesa dei promessi studi sul valico del San Bernardo, la nostra Camera, nel marzo 1887, con unanime voto, *riservando ogni sua deliberazione in proposito del nuovo valico a sceglersi,* instava intanto presso il Governo, affinchè, nell'interesse di Torino e dell'intero suo distretto camerale, *i cui interessi industriali e commerciali ebbero a subire note e gravi iatture,* provvedesse anzitutto coi mezzi più pronti ed efficaci alla costruzione della linea Prealpina, della Oulx-

Briançon, della Torino-Piovà-Casale ed al sollecito compimento della Cuneo-Ventimiglia.

Ma intanto, non ostante tutte le sollecitazioni della nostra Camera, che ancora si ripeterono negli anni seguenti, il Governo rimase inerte ed indeciso riguardo alla necessità, così apertamente e chiaramente dimostrata dalle rappresentanze legali degli interessi piemontesi, di studiare più profondamente il problema di un nuovo valico alpino, dopo quello già in esercizio del Gottardo, ed il partito potente del Sempione seppe abilmente approfittare di questo stato di cose, concretando i suoi progetti e trascinando il nostro Governo stesso ad aderire definitivamente all'attuazione di questo valico, pel quale non occorreva per parte del nostro Governo altro impegno, se non quello di compiere il tronco ferroviario d'accesso, cioè la linea Domodossola-Iselle.

A fatti compiuti non valgono ora le recriminazioni della nostra Camera, ma era necessario per parte mia, che ebbi parte in questa lotta, ricordare a voi, egregi Colleghi, come la questione del valico del Monte Bianco, ora risorta fra di noi, non sia nuova per la nostra Camera e come già essa abbia formato oggetto di lunghi e seri studi e di animate ed ardenti discussioni, nonchè di ponderate deliberazioni, che noi ora per nesso logico d'azione e per dignità di Corpo non possiamo mettere in non cale.

L'idea di un nuovo valico alpino nelle Alpi Pennine è risorta nuovamente fra di noi, malgrado la recente apertura del valico del Sempione, perchè l'Italia nostra, per il meraviglioso suo sviluppo economico, industriale e commerciale, sente ormai il bisogno di aprirsi altre nuove vie di sbocco che facilitino il crescente traffico fra il mare, la Francia settentrionale e l'Europa centrale e perchè la

Francia, per neutralizzare il danno che risente dalla linea del Sempione e che vieppiù sarà per risentire dalla linea del Löetsberg, ora in corso di esecuzione (1), aspira all'attuazione di nuove linee, che, o per il tronco della Faucille, la Valle dell'Arve ed il valico del Monte Bianco, oppure per il tronco Frasne-Valorbe, Losanna ed il Gran San Bernardo, pongano Parigi in più diretta comunicazione col cuore del Piemonte e coll'Italia centrale e meridionale (2).

---

(1) Stando alle notizie che ne dà il giornale « Il Sole » nel n. 19 di questo anno, in seguito all'emissione del parere favorevole da parte del Governo Vallesano, sarà costruito *anche* il tronco ferroviario fra Sion e l'Oberland per il colle di Sanetchs, che unirà il centro delle Alpi dell'Oberland e le Simmenthal alla linea del Sempione.

(2) Credo opportuno riportare qui alcune considerazioni desunte dall'opuscolo che l'ing. G. Bonelli aveva stampato nel 1880 a corredo del suo progetto pel valico del Monte Bianco, considerazioni che si adattano ugualmente pel caso nostro e che meritano di essere ricordate:

« En examinant les communications internationales de l'Italie du côté « de terre, on s'aperçoit que, dans l'Italie Supérieure, ils existent quelques « points qui sont comme les noeuds du système, vers lesquels affluent « et convergent naturellement, comme de la périphérie au centre, les « routes qui descendent des Alpes en suivant le cours des eaux.

« Comme Vérone domine le Brenner, Venise et Udine dominent la « Pontebba et le Carso, Milan le Stelvio, le Splugen, le Saint-Gothard « et le Simplon, de même Turin, placée au centre de l'ancien Royaume « Piémontais, autour duquel se déroulent en demi-cercle les Alpes Ma- « ritimes, les Graies, et les Pennines, Turin domine le Nava, le Tende, « le Fréjus, le Saint-Bernard.

« Dans les courants commerciaux et économiques, comme dans le « monde physique, il existe une force d'attraction et de gravité à laquelle « il faut obéir si l'on ne veut pas troubler et violenter les lois de la « nature. Parfois, cependant, cette force, toute puissante qu'elle est, se « trouve neutralisée par l'inertie de ceux-là mêmes au profit de qui elle « devait agir et par l'activité de ceux qui ont des intérêts contraires. « Turin doit donc se réveiller, s'agiter, et se tenir en garde.

« Nous avons hâte de déclarer avant tout que nous n'entendons pas « diminuer ni contester l'importance ni la sphère d'activité de Milan, « qui s'agite tant pour pousser notre gouvernement à la percée du Simplon,

Oggidì la nostra Camera è, più che in quel tempo, in grado di poter stabilire dei confronti più concreti e più esatti fra i due progettati valichi del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, inquantochè si presenta ora al nostro esame un nuovo studio per quest'ultimo valico, il progetto del chiarissimo ing. prof. Dom. Regis, progetto accuratamente studiato e che già ha raccolto l'approvazione ed il plauso di consessi e di persone competenti.

Secondo questo progetto, la ferrovia partirebbe dalla stazione di Aosta (m. 575), si svolgerebbe in curva sulla pendice del monte e s'inoltrerebbe nella valle del Buthier fino all'imbocco della galleria attraversante il Mont Velan, che trovasi di poco all'est del Gran San Bernardo.

La galleria, che sarebbe tutta in linea retta e della lunghezza di 26 chilometri e 600 metri circa, sboccherebbe ad Orsières nella valle Svizzera della Drance, innestandosi alla ferrovia che già si sta costruendo a scartamento normale, per congiungere Orsières a Martigny. L'imbocco Nord, cioè nel versante svizzero, sarebbe a metri 923 di altitudine, e l'imbocco Sud, cioè nel versante italiano, a m. 830, con la quota del punto culminante della galleria a metri 942,50. Le pendenze in galleria sono assai miti, e minori delle pendenze che vi sono nelle altre gallerie

---

« mais nous croyons nécessaire que chaque localité maintienne la po-
« sition, les droits, les avantages que lui ont donnés la nature des choses
« et les circonstances.

« Malheur à Turin et au Piémont, si de ces droits naturels et de ces
« avantages ils étaient un jour dépouillés !

« En vue de l'accomplissement de cette grande entreprise (le Simplon)
« un devoir s'impose à Turin: c'est de travailler et d'agir; tout l'y oblige
« et surtout sa position.

« Dans la question d'un nouveau passage par les Alpes Pennines,
« Turin résume et représente les intérêts de tout le Royaume Sarde et
« d'une partie de la Péninsule ».

già attraversanti le Alpi: e questa galleria avrebbe un vantaggio su quella del Sempione e sulle altre già esistenti, che cioè al punto culminante si potrà aprire un pozzo di 700 metri circa di profondità, che esca all'esterno presso Bourg St-Pierre, il quale sarebbe utile per regolare la ventilazione durante l'esercizio della ferrovia, come pure durante la costruzione della galleria per abbreviare il tempo necessario per la perforazione, potendosi così avere due altri attacchi, oltre quelli dei due punti estremi.

Secondo il progetto Regis, le strade d'accesso alla gran galleria si potranno costruire facilmente con curve di raggio non minore di 400 metri, e pendenze comprese fra 15 e 25 per mille (queste per soli 9 km.). La lunghezza di tale galleria, che sarebbe di circa 7 km. maggiore di quella del Sempione, non deve al giorno d'oggi preoccupare, perchè tutti sanno quali grandissimi progressi abbia fatto l'arte della perforazione meccanica sussidiata dai potenti esplosivi dell'epoca moderna. Le condizioni geologiche del Mont Velan fanno ritenere che le difficoltà di perforazione in questo ammasso roccioso saranno assai minori di quelle che s'incontrarono nella perforazione delle altre gallerie delle nostre Alpi (specialmente in quella del Sempione) e di quelle che s'incontrerebbero in misura eccezionale (a detta dei geologi che studiarono la natura dei terreni da attraversarsi) per la galleria del Monte Bianco.

L'ing. Regis calcola che potendosi intraprendere due attacchi intermedi, come sopra si è detto, oltre ai due attacchi estremi, questa galleria potrebbe essere compiuta entro il periodo di soli *sei* anni. Il progetto Regis per il valico del Mont Velan risponde a tutti i requisiti di una linea di grande traffico, e presenta considerevoli vantaggi

in confronto dei progetti Lefèvre e Dorsat e dell'ingegnere Vautheleret, sui quali si era basata la nostra Commissione camerale nel 1881 per patrocinare il valico del Gran San Bernardo.

Difatti, secondo il progetto Lefèvre e Dorsat la linea di strada ferrata si staccava da Aosta per svoltare bruscamente a settentrione e salire per la Valle dei Bosses e pel Vallone del San Bernardo a penetrare nelle viscere del monte tra St-Oyen e St-Rhémy, e sboccare dopo un percorso sotterraneo di 5800 metri di lunghezza all'altezza di metri 1804 sul livello del mare nella Valle della Drance e scendere per essa ad annodarsi a Martigny, con un percorso effettivo da Aosta a Martigny di 124 km., e con pendenze che giungevano al 27 e al 28 per mille.

Secondo il progetto Vautheleret la linea della Valle della Dora, giunta ad Aosta, proseguiva a svolgersi seguendo il corso del fiume per Morgex fino a Courmayeur, svoltava con esso nella Valle di Ferret e saliva fino a 1585 metri sul livello del mare per entrare fra Gruetta e Sagivan nel massiccio del Colle Ferret, che attraversava con una galleria di metri 6625 per raggiungere Orsières e Martigny, sviluppando nel complesso km. 96 con pendenze medie dal 23 al 24 per mille.

Secondo il progetto Regis invece gli imbocchi della galleria del Mont Velan sarebbero solamente a metri 830 da una parte ed a metri 923 dall'altra sul livello del mare, le pendenze medie delle due linee di accesso non supererebbero il 21 per mille in media ed il percorso effettivo da Aosta a Martigny sarebbe appena di 59 km.

Prendendo dunque quest'ultimo progetto per base dei nostri studi, e riferendoci alla relazione Locarni del 1881 ed al seguente memoriale 1° giugno 1883, si può ancora

oggidi affermare, nonostante l'avvenuta apertura della linea del Sempione e del Vallese, che (v. i quadri annessi):

1° Per il percorso dal Mediterraneo al mare del Nord (Napoli-Calais), più che la linea attuale del Sempione (km. 1996) e quella progettata del Monte Bianco (km. 1964) sarebbero convenienti la linea del Fréjus migliorata (km. 1955) e quella in progetto per Aosta-Martigny (km. 1946), la quale ultima farebbe risparmiare km. 50 in confronto della linea attuale del Sempione;

2° Per il percorso dall'Adriatico al mare del Nord (Brindisi-Calais), la linea del Gran San Bernardo (km. 2077) farebbe risparmiare km. 18 in confronto colla progettata linea del Monte Bianco (km. 2095) e km. 33 in confronto della linea attuale del Sempione (km. 2110);

3° Per il percorso Nizza Marittima-Berna per Cuneo e Torino, più che la progettata linea del Monte Bianco (km. 659), presenterebbe maggiore convenienza la linea del Fréjus migliorata (km. 642) e la progettata linea per Aosta-Martigny (km. 550) sarebbe di oltre km. 80 più breve che l'attuale linea del Sempione, anche quando sia in esercizio il tronco del Löetsberg (km. 632);

4° Per il percorso Savona-Berna per Torino la linea del Fréjus migliorata (km. 553) sarebbe più breve che quella del Monte Bianco (km. 570), ma quella del Gran San Bernardo (km. 461) sarebbe ancora più breve che quella del Sempione e del Löetsberg, quando si tenga conto della maggior distanza virtuale fra Briga-Frütigen-Berna, dovuta alle forti pendenze di questo tronco;

5° Per il percorso Genova-Berna la linea del Gran San Bernardo sarebbe di km. 110 più breve che quella del Monte Bianco e vincerebbe anche la concorrenza della linea del Sempione e del Löetsberg per le ragioni anzidette;

6° Per il percorso Torino-Parigi la linea pel Mont Velan (km. 751) sarebbe di km. 19 più breve che la linea del Monte Bianco (km. 770), ma in confronto di questi due valichi sarebbe ancor sempre da preferirsi la linea del Fréjus migliorata, colla quale la distanza Torino-Parigi sarebbe ridotta a soli km. 724;

7° Per il percorso Torino-Berna si avrebbe colla linea del Mont Velan una minor distanza di km. 109 in confronto colla linea del Monte Bianco ed una minor distanza di km. 91 in confronto della linea del Fréjus.

NB. - Il calcolo comparativo delle distanze, quale venne fatto, presuppone l'esistenza della linea diretta Torino-Ivrea e del tronco Ivrea-Santhià, come pure delle linee Nizza-Cuneo-Torino e Torino-Cartosio-Savona.

E senza voler entrare nel campo tecnico, dove a noi non compete giudicare, è però evidente dal semplice confronto fra i due profili del progetto del Genio civile pel Monte Bianco e del progetto Regis pel Mont Velan, che quest'ultimo valico presenterebbe anche da questo lato maggiori vantaggi del primo. Difatti, limitando il nostro esame al solo versante italiano, per la linea del Monte Bianco nel tronco Aosta-Pré St-Didier, cioè prima della gran galleria, occorrerebbero altre 11 gallerie minori, delle quali una a Morgex di 1984 metri ed una all'Equilive di 1351 metri, sei ponti sulla Dora, dei quali uno di 257 metri ed un altro di 224 metri di lunghezza, nonchè sei viadotti, dei quali due di oltre 300 metri; mentre che per la linea del Mont Velan non occorrerebbero, prima dell'imbocco della gran galleria, che quattro gallerie minori di lunghezza inferiore al chilometro e due ponti di breve lunghezza sul Buthier.

Infine un'altra considerazione, che pure ha non poco peso, è questa, che cioè per il valico del Monte Bianco,

e cioè per allacciare Aosta alla stazione di Cluses, dove arrivano ora le ferrovie francesi, occorrono 98 km. di nuova ferrovia, mentre che pel valico del Mont Velan bastano 38 km. di nuova ferrovia per congiungerci ad Orsières, dove la Svizzera, col tronco in costruzione Martigny-Orsières, ci tende la mano ed invita l'Italia a schiudere con coraggio e senza indugi le pareti di questo monte, che ostacolano per così breve distanza lo sbocco di nuova vita fra le due Nazioni (1).

A corroborare poi i dubbi che la Francia abbia tanto interesse di patrocinare il valico del Monte Bianco, giunge in buon punto un comunicato ai giornali (pubblicato nella *Gazzetta del Popolo* del 3 aprile), dove è riportato l'estratto di una intervista del sig. Noblemaire, ex-direttore della Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, sui grandi lavori all'ordine del giorno. Il Noblemaire, la cui alta competenza in materia ferroviaria nessuno può mettere in dubbio, ha espresso il suo avviso nei seguenti termini:

« Se si vuole *far molto* si può pensare a forare la Faucille e il Monte Bianco per ottenere una linea *Parigi-Milano*, cioè una distanza di 839 km. (2) mediante una spesa

---

(1) Risulta dai giornali che di questi giorni si è costituita nel Vallese una Società, con sede a St-Maurice e con un capitale di due milioni, per rendere attuabile il progetto di una facile comunicazione fra Martigny ed Aosta.

(2) Nei giornali questa distanza era indicata in soli 606 km.: ma evidentemente questo fu un errore di stampa, perchè il còmputo di tale distanza non si può fare altrimenti che nel modo seguente:

Parigi-Dijon	Km. 314
Dijon-Ginevra per la Faucille . . .	» 164
Ginevra-imbocco Nord della galleria. .	» 116
Galleria (secondo il progetto) . . .	» 20
Imbocco Sud-Aosta	» 39
Aosta-Ivrea-Santhià	» 95
Santhià-Milano	» 91
Totale . . .	Km. 839

totale di 291 milioni di franchi, di cui 212 a carico della Francia. Nella stessa ipotesi si potrebbe evitare il passaggio per la Svizzera, riunire direttamente la Francia all'Italia e giungere per St-Amour a una distanza totale Parigi-Milano di 797 km. mediante una spesa di 370 milioni, di cui a carico della Francia 307.

« Se *si è prudenti* bisogna accontentarsi della scorciatoia Frasne-Vallorbe, che per la spesa di 21 milioni soltanto a carico dello Stato dà da Parigi a Milano 819 km. e colla linea Sens-St-Flour una distanza di 804 km. Per quanto concerne la questione delle vie d'accesso al Sempione, noi crediamo che la via d'accesso naturale sia quella di Pontarlier, che si può migliorare e perfezionare praticando la scorciatoia Frasne-Vallorbe ».

Se adunque prevarrà, come è probabile, in Francia la *prudenza* suggerita dal Noblemaire, ogni idea d'una nuova comunicazione tra Francia e Italia con valico del Monte Bianco dovrà scomparire, e la linea più diretta fra Parigi e Milano diventerà quella che passerà per Dijon-Frasne-Vallorbe-Losanna e Martigny. In questa eventualità di cose non risulta forse evidente la convenienza vitale per Torino ed il Piemonte di allacciare Aosta con Martigny? Chi non vede l'interesse sommo che hanno Torino ed il Piemonte di propugnare con tutte le forze il valico del Gran San Bernardo (Mont Velan) e di partecipare, colla costruzione dei 38 km. di ferrovia, che solamente separano Aosta da Orsières, ad una parte del grande traffico internazionale, che quella nuova linea diretta Parigi-Martigny creerebbe e che altrimenti affluirebbe tutta a Milano?

Ben diceva il Segretario generale della provincia di Torino nella sua relazione 11 maggio 1900, quando, formulando nell'interesse del Piemonte e della Liguria un pro-

gramma ferroviario, che merita tutta la considerazione di quanti hanno a cuore l'avvenire di questa regione, scriveva queste parole:

« Questo bisogna tenere ben fisso in mente, che le linee ferroviarie apporteranno vantaggio a Torino soltanto allorchè esse serviranno non pure al commercio locale, ma specialmente al generale movimento delle popolazioni che stanno al di là delle frontiere a Nord del Piemonte. E non bisogna dimenticare che precipuo sforzo dell'Europa centrale nelle sue comunicazioni mondiali è quello di raggiungere celeremente uno *sbocco nel Mediterraneo*. Per arrivare al Sempione il traffico raccolto a Martigny deve quasi rasentare la provincia di Torino, percorrendo la zona posta a mezzanotte della provincia stessa e di quella di Novara per giungere poi a Briga ».

La soluzione del problema è quindi manifesta: *evitare il non breve attraversamento da Martigny a Briga*, fare in modo che la fiumana (almeno una parte) del movimento internazionale segua il suo corso naturale, diritto, più breve, per sboccare nel Mediterraneo a Savona (migliorando ed abbreviando con nuovo tracciato la linea Torino-Savona).

Un'altra considerazione. Pubblicano i giornali che il Governo federale svizzero, di fronte all'enorme traffico attuale della ferrovia del Sempione, ha deciso che si addivenga prontamente alla costruzione del 2° tunnel del Sempione, affidandone l'impresa alla Ditta Brandt-Brandau e C., che già costrusse il 1° tunnel. Questo fatto dimostra qual immenso sviluppo abbia preso e prenderà ancora il commercio internazionale tra l'Italia e l'Europa centrale. Non sarebbe dunque opera di giustizia fare in modo che almeno una parte di questo grande traffico abbia a tran-

sitare per la Valle d'Aosta e pel Piemonte, anzichè percorrere tutto pel suolo svizzero da Martigny ad Iselle per discendere a Milano?

Il valico del Monte Bianco avrebbe per effetto immediato quello di paralizzare il traffico attuale della linea del *Fréjus* per quanto riguarda le comunicazioni dell'Italia con Ginevra e con Parigi, senza apportare al Piemonte ed alla Liguria occidentale l'invocato bene di una più facile comunicazione colla Svizzera occidentale e coll'industriosa Valle del Reno, colla quale anche il Piemonte ha intimi e molteplici rapporti d'interessi.

D — Miglioramenti alla linea del Fréjus.

Si dice da alcuni che il Governo francese è deciso ad eseguire il traforo del Monte Bianco a proprie spese e si va insinuando che questa è la linea più diretta fra *Parigi* e *Milano*, che viene ormai considerata come il ridotto centrale del commercio italiano terrestre, come il punto strategico di tutte le direzioni commerciali e industriali, verso cui convergono e vengono a collegarsi tutte le ferrovie sia dal Sud o dall'Est che dal Nord o dall'Ovest.

Contro cosiffatte asserzioni è necessario mettere in guardia l'opinione pubblica; giacchè anzitutto, come già il signor Noblemaire ha accennato sui giornali, per quanto la Francia possa avere interesse alla linea del Monte Bianco, questi interessi non possono evidentemente essere così grandi da giustificare una spesa per conto suo di oltre 300 milioni, quali occorrerebbero per arrivare colla ferrovia fino all'imbocco Sud della galleria del Monte Bianco.

Quanto poi alla distanza fra Parigi e Milano, non è

vero che quella, che si otterrebbe colla linea del Monte Bianco, sia la più breve e la più diretta: che anzi per Milano questa linea (km. 839) sarebbe più lunga che quella attuale del Sempione (km. 835), quale linea può ancora accorciarsi di km. 17 col rettilineo Frasne-Vallorbe. Più breve che la linea del Monte Bianco sarebbe ancora per Milano quella di Aosta-Martigny col valico del Mont Velan, la quale sarebbe di soli km. 820, facendo così risparmiare 19 km. in confronto della linea del Monte Bianco.

PROVINCIA DI TORINO

Milano dunque non ha nessun interesse di schierarsi apertamente fautrice del valico del Monte Bianco ed oppositrice a quello del Mont Velan, il quale soddisferebbe le giuste aspirazioni di Torino di avere anch'essa, centro essa pure di fiorenti industrie, uno sbocco diretto verso la Svizzera e l'Europa centrale.

Finora, dopo la costituzione del Regno d'Italia, il Piemonte e Torino non ebbero, all'infuori delle linee Ivrea-Aosta-Santhià-Borgomanero e San Pier d'Arena-Ovada-Acqui, nessun miglioramento importante ferroviario. Fu bensì sempre proclamato che il Piemonte è la più nobile provincia del Regno, che fu il faro della libertà nei momenti più tristi d'Italia, che fu la culla del suo risorgimento e della sua unità. Ma intanto, mentre per le altre provincie del Regno si spesero dal Governo negli ultimi 30 anni delle somme enormi in nuove ferrovie, il Piemonte e Torino non poterono riuscire finora ad ottenere quelle nuove linee e quei miglioramenti ferroviari di capitale importanza, che sono da tanto tempo invocati. Torino è diventata anch'essa uno dei centri industriali e commerciali più importanti del Regno. Per il suo avvenire è reclamata imperiosamente la risoluzione della questione ferroviaria in ordine alle sue più facili comunicazioni col

mare ed in ordine al suo crescente traffico internazionale colla Francia e colla Svizzera. Il Governo ed il Paese non possono misconoscere queste giuste aspirazioni di Torino e non farebbero opera patriottica se, invece di secondare ed appoggiare la risoluzione della questione ferroviaria nel senso ch'essa ritiene più favorevole ai suoi interessi, venissero ad intracciarla, favorendo invece l'apertura di nuove linee che pregiudicherebbero il suo avvenire.

Il Piemonte e Torino in modo speciale hanno tutto l'interesse di veder non solamente mantenuto l'odierno traffico della linea del *Fréjus*, ma di vederne secondato il maggior sviluppo, invocando per questa linea tutti quei miglioramenti che valgano a togliere tutti gli ostacoli che ora si frappongono a svolgere tutta la sua potenzialità.

Oggidì il valico del Moncenisio, che apre la via più diretta ai traffici commerciali fra l'Italia e la Francia, è diventato insufficiente ai bisogni attuali della cresciuta attività delle due Nazioni, e l'enorme ingombro di merci giacenti alla stazione di Modane a destinazione dell'Italia ne è una prova. Gran parte del transito che sin qui si faceva per Modane già va avviandosi per la linea del Sempione e le ferrovie svizzere non accettano più merci in transito per il valico del Cenisio. Questo stato di cose è un male gravissimo pel Piemonte e per Torino, che non si possono dissimulare il pericolo di veder diretto ad altre regioni tutto quel commercio di transito che aveva sin qui formato una delle loro risorse di non dubbia importanza. S'impone dunque al Piemonte ed a Torino la necessità di rimediare a tanto male e nel più breve tempo possibile.

A questo fine potrà certamente servire il raddoppiamento del binario in tutta la ferrovia fino a Bardonnecchia,

ciò che il Governo ha promesso, come pure potrà giovare grandemente l'applicazione della trazione elettrica nel tratto Bussoleno-Modane, ma evidentemente richiedesi che gli Enti interessati ottengano dal Governo l'attuazione di questi rimedi entro il più breve periodo di tempo possibile, giacchè altrimenti fra pochi anni la linea del Moncenisio diventerà affatto improduttiva ed inutile con grave danno della nostra regione.

Al raggiungimento del fine stesso potrà pure mirabilmente servire l'attuazione del nuovo miglioramento proposto dal predetto ingegnere Regis e che consiste nella costruzione di una nuova galleria succursale più bassa di quella attuale del Fréjus. Con questo progetto l'imbocco Sud della nuova galleria sarebbe ad un'altitudine di poco inferiore a quella di Modane, che è di metri 1051 sul livello del mare, mentre l'imbocco Sud dell'attuale galleria trovasi a metri 1257 d' altitudine. La lunghezza della galleria sarebbe di chilometri 22.5; la strada d'accesso da Bussoleno sarebbe una parte della linea che il nostro Governo ha promesso di fare per la duplicazione di binario fino a Bardonnecchia e potrebbe farsi con una pendenza del 25 0[00 e forse meno. La distanza Bussoleno-Modane verrebbe abbreviata di 16 km. reali e circa 70 virtuali.

Costruendo questa nuova linea si risparmierebbero le spese ingenti che occorrono per l'applicazione del doppio binario tra Exilles e Bardonnecchia. La costruzione degli alti viadotti e delle lunghe gallerie secondarie, che sono necessarie per applicare il doppio binario alla linea attuale, richiederebbe forse un tempo non inferiore a quello che sarebbe necessario per costruire la nuova grande galleria più bassa e la relativa nuova strada d'accesso.

Come pure la spesa occorrente per tutte queste opere d'arte e per l'armamento relativo al raddoppiamento di binario sulla linea attuale non sarebbe inferiore ai 50 milioni, mentre che il costo della progettata galleria inferiore e delle relative strade d'accesso, secondo l'ing. Regis, sarebbe di circa 90 milioni.

L'ing. Regis osserva che anche la linea francese in Savoia potrebbe migliorarsi notevolmente specialmente nel tratto presso Montmélian, per modo che tra Modane e Chambéry si potrebbe ottenere un accorciamento di circa 16 chilometri reali e circa 25 chilometri virtuali; come pure un ulteriore accorciamento di circa 20 chilometri tra Chambéry e Parigi si potrebbe ottenere se la Francia si decidesse a costruire il tronco Dijon-Seure da sostituirsi alla linea attuale Dijon-St-Jean de Losne-Seure.

Con tutti questi abbreviamenti l'intiera linea Parigi-Torino verrebbe ridotta, secondo l'ing. Regis, a soli km. 724 reali e 855 virtuali, con un risparmio di km. 52 reali e 115 virtuali in confronto della linea attuale per Saint-Amour e con un risparmio di km. 45 reali in confronto colla progettata linea del Monte Bianco, e con questa differenza, che mentre la linea del Fréjus, mediante i sovraccennati miglioramenti, non avrebbe pendenze superiori in media all'8 0[00, salvo nelle due strade d'accesso alla nuova galleria dove la pendenza sarebbe del 25 0[00, e quindi sarebbe nelle condizioni migliori per dar luogo ad un servizio regolare e celerissimo (con velocità di 70-80 km. all'ora), quella invece del Monte Bianco, dopo aver superato il valico delle Alpi, dovrebbe ancora attraversare la catena del Giura, e non giungerebbe a Dijon se non con una serie di salite e di discese in terreni oltremodo accidentati e con pendenze dal 10 al 20 0[00 e non potrebbe permet-

tere ai treni delle velocità forse superiori ai 50 km. all'ora.

In questa condizione di cose riteniamo che la nostra Camera di commercio può associarsi volentieri al voto già emesso dalla Società degli Ingegneri ed Architetti di Torino, che, cioè, « *prima di deliberare ingenti somme per un altro valico alpino tra l'Italia e la Francia, i Governi delle due Nazioni si mettano d'accordo per dare anzitutto alla linea del Moncenisio tutta la potenzialità, che potrebbe avere, costruendo una galleria succursale a quella del Frèjus e migliorandone le strade d'accesso* ».

Egregi Colleghi,

La vostra Commissione dei pubblici trasporti ha cercato di esporvi nel modo migliore a quali concetti, a suo parere, debbasi ispirare la nostra Camera di commercio per esercitare la sua più energica azione a vantaggio del suo distretto camerale e del Paese in ordine alle vitali questioni ferroviarie, che da tanto tempo rimangono insolute, e facendo voti che Governo ed Enti interessati, sospinti ora dalla impellente necessità di addivenire a concreti provvedimenti, se non si vuole ostacolare il mirabile rigoglio industriale e commerciale del nostro Paese, vorranno finalmente di comune accordo e prontamente addivenire a quelle deliberazioni che valgano ad assicurare a Torino ed al Piemonte il più ampio svolgimento delle loro industrie e dei loro commerci, ha l'onore di sottoporre alla vostra approvazione il risultato dei suoi studi, coordinato e riassunto nel seguente ordine del giorno:

« La Camera di commercio ed arti di Torino;

Riferendosi alle deliberazioni già prese in tempi addietro in ordine alle questioni ferroviarie che più interessano il suo distretto camerale, sia nelle comunicazioni col mare, sia nelle comunicazioni colla Svizzera occidentale e coll'Europa centrale;

Riconoscendo che i nuovi studî fatti sul progetto del valico del Gran San Bernardo (Mont Velan) confermano maggiormente l'utilità per Torino e pel Piemonte di una linea di grande traffico che sbocchi in Svizzera a Martigny piuttosto che pel Monte Bianco a Chamonix in Francia;

Riconoscendo che l'idea sorta recentemente di costruire ad un'altitudine inferiore a quella dell'attuale galleria del Fréjus una nuova galleria succursale può essere di pratica e conveniente attuabilità per dare alla linea del Moncenisio, nei nostri rapporti colla Francia, tutta la desiderata potenzialità;

Richiama l'attenzione ed il concorso del Municipio, della Provincia di Torino, nonchè di tutti gli altri Enti interessati, nello scopo di spiegare un'azione energica, concorde e collettiva per ottenere:

1° Che vengano prontamente ordinati dal Governo gli studi relativi al nuovo progetto di una galleria succursale a quella attuale del Fréjus e ad un'altitudine inferiore da sostituirsi al raddoppiamento di binario per il tratto Bussoleno-Bardonnecchia, già promesso dal Governo stesso;

2° Che vengano pure senza ritardo intrapresi dal Governo o dagli Enti interessati gli studi, da tanto tempo attesi, in ordine al progetto d'un nuovo valico alpino, che metta in comunicazione la Valle d'Aosta colla Svizzera, e più precisamente Aosta con Martigny;

3° Che siano risolte nel più breve tempo possibile le difficoltà che ostacolano l'effettuazione della linea Torino-Chieri-Savona per Cartosio o che in altro modo si provveda a rendere più facili e più dirette le comunicazioni di Torino con Savona, porto naturale del Piemonte;

4° Che non vengano ritardati maggiormente gli invocati allacciamenti ferroviari di Torino con Ivrea con una linea più diretta, e di Ivrea con Biella con prolungamento sino all'incontro delle ferrovie Novara-Varallo e Gozzano-Domodossola;

5° Che infine vengano sollecitati i lavori in corso pel compimento della linea Cuneo-Nizza, e che venga alacremente promossa l'attuazione delle linee Garessio-Oneglia e Oulx-Briançon, nonchè di quegli altri tronchi ferroviari che potranno contribuire a creare nuove ed utili vie di traffico pel Piemonte ed a preservare Torino dal deplorevole isolamento da cui è minacciata ».

Il Consigliere Relatore

Ing. VITTORIO SCLOPIS

DAL MEDITERRANEO AL MARE DEL NORD

Per il Fréjus		Per il Sempione		Pel Monte Bianco		Pel Mont Velan (Gran San Bernardo)	
Napoli-Roma	Km. 249	Napoli-Roma	Km. 249	Napoli-Roma	Km. 249	Napoli-Roma	Km. 249
Roma-Livorno	» 334	Roma-Livorno	» 334	Roma-Livorno	» 334	Roma-Livorno	» 334
Livorno-Genova	» 184	Livorno-Genova	» 184	Livorno-Genova	» 184	Livorno-Genova	» 184
Genova-Torino	» 166	Genova-Alessandria	» 76	Genova-Alessandria	» 76	Genova-Alessandria	» 76
Torino-Parigi	» 776	Alessandria-Novara	» 67	Alessandria-Vercelli	» 56	Alessandria-Vercelli	» 56
Parigi-Calais	» 298	Novara-Domodossola	» 93	Vercelli-Santhià-Ivrea (1)	» 47	Vercelli-Santhià-Ivrea	» 47
	Km. 2007	Domodossola-Martigny-Losanna	» 186	Ivrea-Aosta	» 67	Ivrea-Aosta	» 67
Risparmio possibile tra Torino e Parigi (secondo l'ing. Regis)	» 52	Losanna-Dijon (via Frasne-Vallorbe)	» 212	Aosta-Dijon per la Faucille (2)	» 339	Aosta-Martigny	» 59
	Km. 1955	Dijon-Parigi	» 314	Dijon-Parigi	» 314	Martigny-Losanna	» 67
		Parigi-Calais	» 298	Parigi-Calais	» 298	Losanna-Dijon (via Frasne-Vallorbe)	» 212
			Km. 2013		Km. 1964	Dijon-Parigi	» 314
		Risparmio coll'accorciamento Frasne-Vallorbe	» 17			Parigi-Calais	» 298
			Km. 1996				Km. 1963
						Risparmio coll'accorciamento Frasne-Vallorbe	» 17
							Km. 1946

(1) Supposto costrutto il tronco Santhià-Ivrea, di 27 km.

(2)

Aosta-Prè Saint-Didier	Km. 39
Prè Saint-Didier-Chamonix	» 20
Chamonix-Saint-Gervais	» 30
Saint-Gervais-Bonneville	» 27
Bonneville-Annemasse	» 27
Annemasse-Ginevra	» 22
Ginevra-Lons-le-Saunier	» 80
Lons-le-Saunier-Dijon	» 94
	Km. 339

DALL'ADRIATICO AL MARE DEL NORD

Per il Fréjus

Brindisi-Ancona	Km. 557
Ancona-Bologna	» 204
Bologna-Piacenza	» 147
Piacenza-Alessandria	» 97
Alessandria-Torino	» 90
Torino-Parigi	» 776
Parigi-Calais	» 298
	Km. 2169
Risparmio coi miglioramenti della linea Fréjus, progetto Regis	» 52
	Km. 2117

Per il Sempione

Brindisi-Ancona	Km. 557
Ancona-Bologna	» 204
Bologna-Piacenza	» 147
Piacenza-Milano	» 69
Milano-Arona-Domodossola	» 123
Domodossola-Martigny-Losanna	» 186
Losanna-Dijon (via Frasne-Valiorbe)	» 212
Dijon-Parigi	» 314
Parigi-Calais	» 298
	Km. 2110

Col Löetsberg

Brindisi-Ancona	Km. 557
Ancona-Bologna	» 204
Bologna-Piacenza	» 147
Piacenza-Milano	» 69
Milano-Brigue	» 163
Brigue-Berna	» 114
Berna-Basilea	» 107
Basilea-Belfort-Nancy-Calais	» 768
	Km. 2129

Pel Monte Bianco

Brindisi-Ancona	Km. 557
Ancona-Bologna	» 204
Bologna-Piacenza	» 147
Piacenza-Vercelli	» 122
Vercelli-Santhià-Ivrea (1)	» 47
Ivrea-Aosta	» 67
Aosta-Dijon (per la Faucille)	» 339
Dijon-Parigi	» 314
Parigi-Calais	» 298
	Km. 2095

(1) Supposto costrutto il tronco Santhià-Ivrea.

Pel Mont Velan
(Gran San Bernardo)

Brindisi-Ancona	Km. 557
Ancona-Bologna	» 204
Bologna-Piacenza	» 147
Piacenza-Vercelli	» 122
Vercelli-Santhià-Ivrea	» 47
Ivrea-Aosta	» 67
Aosta-Martigny	» 59
Martigny-Losanna	» 67
Losanna-Dijon (via Frasne-Valiorbe)	» 212
Dijon-Parigi	» 314
Parigi-Calais	» 298
	Km. 2094
Coll'accorciamento Frasne-Valiorbe	» 17
	Km. 2077

SAVONA - TORINO - BERNA

Col Fréjus

Savona-Torino	Km. 146
Torino-Ginevra	» 307
Ginevra-Berna	» 158
	Km. 611
Risparmio colla linea Torino Cartosio-Savona	» 26
	Km. 585
Risparmio coi miglioramenti possibili alla linea del Fréjus secondo l'ing. Regis	» 32
	Km. 553

Col Sempione

Savona-Torino	Km. 146
Torino-Borgomanero-Domodossola	» 180
Domodossola-Briga	» 41
Brigue-Losanna	» 145,5
Losanna-Berna	» 98
	Km. 610,5
Risparmio colla linea Torino-Cartosio-Savona	» 26
	Km. 584,5

Col valico del Löetsberg

Savona-Torino	Km. 146
Borgomanero-Domodossola	» 180
Domodossola-Briga	» 41
Brigue-Berna	» 114
	Km. 481
Risparmio colla linea Torino-Cartosio-Savona	» 26
	Km. reali 455

Km. 546 virtuali.

Col Monte Bianco

Savona-Torino	Km. 146
Torino-Aosta	» 129
Aosta-Chamonix-Ginevra	» 175
Ginevra-Berna	» 158
	Km. 608
Risparmio colla linea Torino-Cartosio-Savona	» 26
	Km. 582
Risparmio colla linea diretta Torino-Ivrea	» 12
	Km. 570

Col Mont Velan
(Gran San Bernardo)

Savona-Torino	Km. 146
Torino-Aosta	» 129
Aosta-Martigny-Losanna	» 126
Losanna-Berna	» 98
	Km. 499
Risparmio colla linea Torino-Cartosio-Savona	» 26
	Km. 473
Risparmio colla linea diretta Torino-Ivrea	» 12
	Km. 461

Colla progettata linea Sion-Toune

Savona-Torino	Km. 146
Torino-Aosta	» 129
Aosta-Martigny	» 59
Martigny-Sion	» 26
Sion-Toune (circa)	» 80
Toune-Berna	» 30
	Km. 470
Risparmio colla linea Torino Cartosio-Savona	» 26
	Km. 444
Risparmio colla linea diretta Torino-Ivrea	» 12
	Km. 432

NIZZA MARITTIMA-CUNEO-TORINO-BERNA

Col Fréjus

Nizza-Cuneo-Torino	Km. 209
Torino-Modane-Ginevra . . .	» 307
Ginevra-Berna	» 158
	Km. 674
Risparmio coi miglioramenti possibili alla linea del Fréjus secondo l'ing. Regis . .	» 32
	Km. 642

Col Sempione

Nizza-Cuneo-Torino	Km. 209
Torino - Borgomanero - Domodossola	» 180
Domodossola-Brigue-Martigny	» 79
Martigny-Losanna	» 66
Losanna-Berna	» 98
	Km. 632

Col Löetsberg

Nizza-Cuneo-Torino	Km. 209
Torino - Borgomanero - Domodossola	» 180
Domodossola-Brigue	» 41
Brigue-Frütigen-Berna . . .	» 114
	Km. reali 544

Km. 635 virtuali.

Col Monte Bianco

Nizza-Cuneo-Torino	Km. 209
Torino-Aosta	» 129
Aosta-Chamonix-Ginevra . .	» 175
Ginevra-Berna	» 158
	Km. 671
Risparmio colla linea diretta Torino-Ivrea	» 12
	Km. 659

Col Mont Velan
(Gran San Bernardo)

Nizza-Cuneo-Torino	Km. 209
Torino-Aosta	» 129
Aosta-Martigny-Losanna . .	» 126
Losanna-Berna	» 98
	Km. 562
Risparmio colla linea diretta Torino-Ivrea	» 12
	Km. 550

Colla progettata linea Sion-Toune

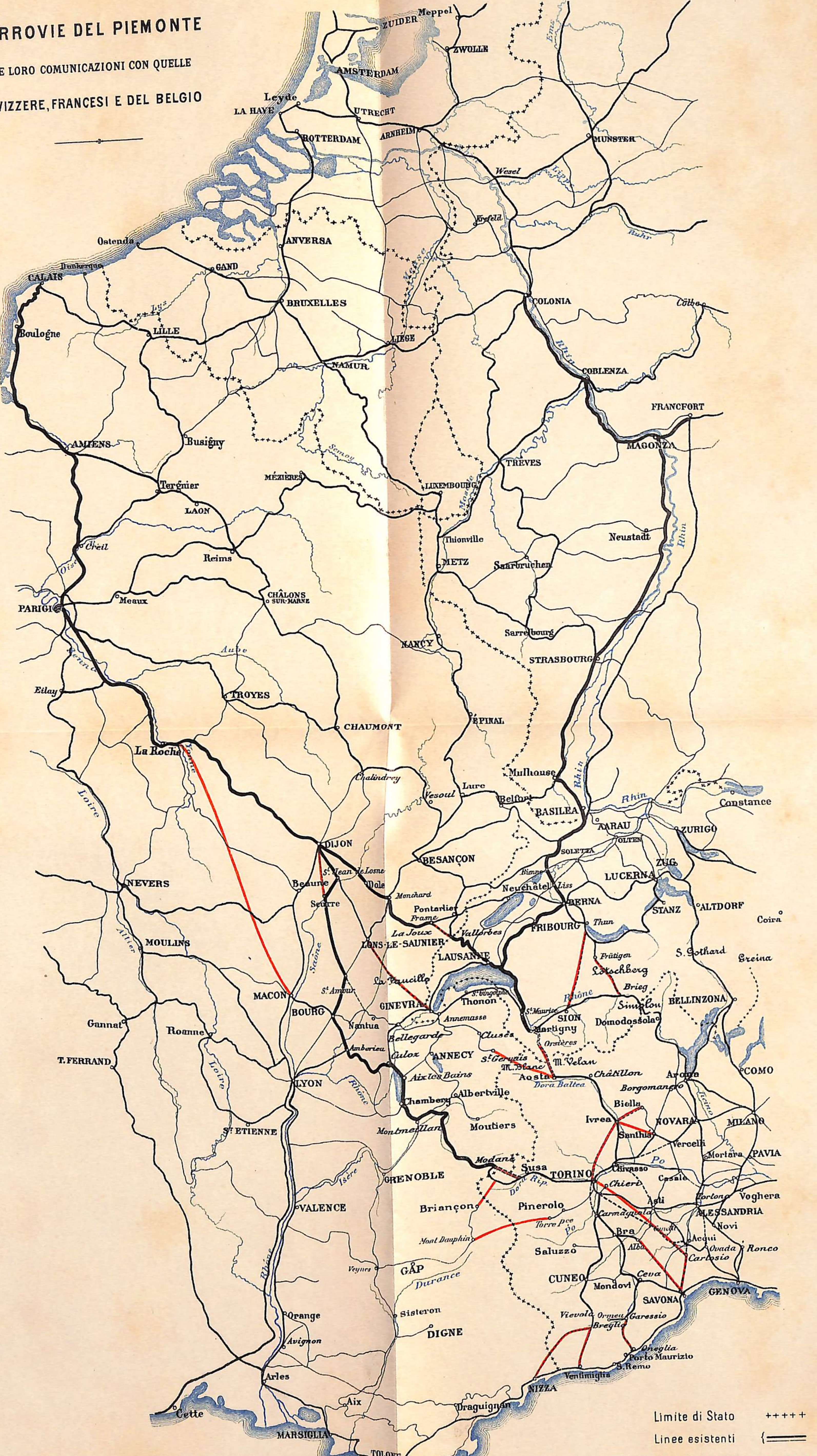
Nizza-Cuneo-Torino	Km. 209
Torino-Aosta	» 129
Aosta-Martigny	» 59
Martigny-Sion	» 26
Sion-Toune (circa)	» 80
Toune-Berna	» 30
	Km. 533
Risparmio colla linea diretta Torino-Ivrea	» 12
	Km. 521

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15654
BIBLIOTECA
115379

FERROVIE DEL PIEMONTE

E LORO COMUNICAZIONI CON QUELLE

SVIZZERE, FRANCESI E DEL BELGIO



Lit. Salussolia - Torino.

PROVINCIA DI TORINO